

Periode: september 2018

Door: Arie den Breejen

Regelgeving Internationaal

Trb. 2018, nr. 166 Maritiem arbeidsverdrag, 2006.

Inwerkingtreding: 8 januari 2016

Toelichting

Deze wijziging van het Maritiem arbeidsverdrag gaat onder meer over een aanpak van de gevaren van arbeidsongevallen en beroepsziekten op zee.

Regelgeving Rijk

Staatscourant

Stcrt. 2018, nr. 50756 Regeling tot wijziging van de Binnenvaartregeling in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2016/1629 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en de implementatie van de op 7 december 2017 aangenomen protocollen 2017-II-15 en 2017-II-20 van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

Inwerkingtreding: 7 oktober 2018

Toelichting

Deze regeling bevat voorschriften voor de bescherming tegen explosies of brand. De voorschriften hebben onder meer betrekking op de scheepsruimten waarin dergelijke explosies kunnen plaatsvinden. Deze voorschriften strekken in die zin ter aanvulling van die voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze bevatten onder meer voorschriften ter betuiging van het explosiegevaar van de lading, bijvoorbeeld via eisen aan de verpakking en de samenlading.

Stcrt. 2018, nr. 52991 Wijziging Regeling tarieven Dienst Wegverkeer 2018.

Inwerkingtreding: 1 oktober 2018

Stcrt. 2018, nr. 50870 Beschikking van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 12 september 2018, nr. IENW/BSK-2018/183029, tot wijziging van de Beschikking aanwijzing bevoegde autoriteiten Binnenvaartpolitierglement in verband met experimenten vergaand geautomatiseerd varen rijksvaarwegen.

Inwerkingtreding: 1 oktober 2018

Stcrt. 2018, nr. 51849 Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 12 september 2018, nr. IENW/BSK-2018/116306, houdende vaststelling van de Tijdelijke subsidieregeling innovaties duurzame binnenvaart 2018–2019 (Tijdelijke subsidieregeling innovaties duurzame binnenvaart 2018–2019).

Inwerkingtreding: 18 september 2018

Stcrt. 2018, nr. 51478 Aanwijzing handhaving Arbeidsomstandighedenwet en Arbeidstijdenwet.

Inwerkingtreding: 1 oktober 2018

Stcrt. 2018, nr. 51482 Intrekking strafvoordereingsrichtlijn Arbeidsomstandighedenwet.

Buitenwerkingtreding: 1 oktober 2018

Toelichting op voornoemde twee items

De aanwijzing bevat regels voor de strafrechtelijke vervolging van overtredingen van de Arbeidsomstandighedenwetgeving. Een dergelijke vervolging kan bijvoorbeeld plaatsvinden van overtredingen van arbeidsomstandighedenregels voor Brzobedrijven. Een strafrechtelijk onderzoek is volgens de Aanwijzing altijd aan de orde na een dodelijk ongeval.

Stcrt. 2018, nr. 50752 Bekendmaking van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 7 september 2018, nr. IENW/BSK-2018/177978, aan de Rijnscheepvaart in verband met de vervanging van verwijzingen in het Rijnvaartpolitierglement 1995 naar het

Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995 door verwijzingen naar de Europese standaard ES-TRIN (Bekendmaking aan de Rijnscheepvaart nr. 2/2018).

Inwerkingtreding: 7 oktober 2018

Stcrt. 2018, nr. 49644 Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 28 augustus 2018, nr. IENW/BSK-2018/177310, tot wijziging van de Regeling communicatie en afmetingen rijksbinnenwateren in verband met het elektronisch melden voor de tankvaart en enkele technische wijzigingen.

Inwerkingtreding: een deel op 1 oktober en een ander deel op 1 december 2018

Toelichting

Bij Besluit 2017-I-11 heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) de verplichting voor de schipper bepaalde gegevens tijdens het vervoer te melden uitgebreid. Deze elektronische meldingsplicht zal met ingang van 1 december 2018 ook betrekking hebben op de tankvaart op rijksbinnenwateren. De meldingsplicht heeft onder meer betrekking op gegevens over de lading.

In de Nederlandse regelgeving wordt deze verplichting op de Rijn geïmplementeerd door middel van een wijziging van het Rijnvaartpolitiereglement 1995 en de Regeling communicatie en afmetingen rijksbinnenwateren. In verband met de meldingsplicht zal de vereiste software moeten worden geïnstalleerd. Deze kan gratis worden gedownload via de website van het Binnenvaart Informatie- en Communicatie Systeem (BICS): www.bics.nl.

Regelgeving Provincies

Provinciaal blad 2018, nr. 6958 Wijziging Beleidsregels gedogen in milieuzaken en grondwaterzaken Gelderland 2007.

Inwerkingtreding: 21 september 2018

Officiële publicaties: Europese Unie

Besluiten en mededelingen van de Commissie

PbEU 2018, C 326/94 Mededeling van de Commissie in het kader van de uitvoering van Richtlijn 2014/68/EU van het Europees Parlement en de Raad betreffende de harmonisatie van de wetgevingen van de lidstaten inzake het op de markt aanbieden van drukapparatuur.

Officiële publicaties: Rijk

Kamerstukken

TK 2018-2019, 33118, nr. AJ Omgevingsrecht; Verslag van een mondeling overleg met de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) op 11 september 2018 over de stelselherziening omgevingsrecht.

TK 2018-2019, 33118, nr. 112 Omgevingsrecht; Brief regering; Vier AMvB's inzake de Omgevingswet en de gelijklopende adviezen van de Afdeling advisering van de Raad van State en de gelijklopende nader rapporten met **Nader rapport Besluit kwaliteit omgeving, Nader rapport Omgevingsbesluit, Nader rapport Besluit bouwwerken leefomgeving, Nader rapport Besluit activiteiten leefomgeving, Nader rapport Besluit activiteiten leefomgeving, Advies Afdeling advisering Raad van State inzake Besluit kwaliteit leefomgeving, Advies Afdeling advisering Raad van State inzake Omgevingsbesluit, Advies Afdeling advisering Raad van State inzake Besluit activiteiten leefomgeving, Advies Afdeling advisering Raad van State inzake Besluit activiteiten leefomgeving en Advies Afdeling advisering Raad van State inzake Besluit bouwwerken leefomgeving.**

TK 2018-2019, 35000-A, nr. A Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2019; Brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat ter aanbieding van het **MIRT overzicht 2019**.

TK 2018-2019, 35000 XII, nr. A Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2019; Brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat ter aanbieding van het Meerjarenplan 2019-2023 van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) **Meerjarenplan 2019-2023 van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)** en de **ILT-brede risicoanalyse (IBRA) (ILT, 16 mei 2018, 90 p.)**.

Toelichting

De prioriteiten van de Inspectie Leefomgeving en Transport zijn (mede) gebaseerd op een analyse van de risico's van een aantal onderwerpen. Gekeken is onder meer naar de risico's van bepaalde bedrijven, buisleidingen, vuurwerk, een onjuiste classificatie en etikettering, en een onveilige en vervuilende scheepvaart. Een schatting is voor sommige van deze onderwerpen gemaakt van de maatschappelijke schade in euro's.

TK 2018-2019, 35000-A, nr. 2 Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2019.

TK 2018-2019, 35000-VII, nr. 2 Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (VII) voor het jaar 2019.

TK 2018-2019, 35000-XII, nr. 1 Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2019 en **nr. 2, memorie van toelichting**.

TK 2018-2019, 35000-XV, nr. 2 Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (XV) voor het jaar 2019.

TK 2017-2018, 35023-(R2107), nr. 1 Wijziging van de Douaneovereenkomst inzake het internationale vervoer van goederen onder dekking van carnets TIR (TIR-Overeenkomst);

Genève, 12 oktober 2017; Brief regering; Wijzigingen van Bijlagen 6, 8 en 9 van de Douaneovereenkomst inzake het internationale vervoer van goederen onder dekking van carnets TIR (TIR-Overeenkomst); Genève, 12 oktober 2017.

Toelichting

Op grond van de TIR-vereenkomst kunnen de grenzen in landen van doorvoer worden overschreden zonder controles van de betreffende douaneautoriteiten. Voorwaarde is onder meer dat de ruimte met de lading, zoals de tank(container), geheel afgesloten is. Douanecontroles kunnen dan alleen aan het begin en het eind van het vervoer plaatsvinden. Containers met gevaarlijke stoffen in de Rotterdamse haven bestemd voor bijvoorbeeld het Duitse achterland kunnen door de douane dus niet worden gecontroleerd. Om redenen van de openbare veiligheid en de volksgezondheid mogen dergelijke controles overigens wel plaatsvinden. Containers met gevaarlijke stoffen kunnen om die redenen wel worden gecontroleerd.

TK 2017-2018, 34775-XII, nr. 77 Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2018 ; Brief regering; Toezending van de bijlage "**Feitenrelaas**" behorende bij de evaluatie crisisbeheersing Merwedeburg.

TK 2017-2018, 29296, nr. 33 Tunnelveiligheid; Brief regering; Evaluatie gestandaardiseerde tunneluitrusting **Eindrapport wettelijke evaluatie gestandaardiseerde uitrusting 2013-2017**.

TK 2017-2018, 35018, nr. 1 Wijziging van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart en van de Uitvoeringsregeling van dit Verdrag (Besluit CDNI 2017-I-4), Straatsburg, 22 juni 2017; Brief regering; Wijziging van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart en van de Uit-

voeringsregeling van dit Verdrag (Besluit CDNI 2017-I-4), Straatsburg, 22 juni 2017.

Toelichting

Aan het parlement wordt tot stilzwijgende goedkeuring **een wijziging van het Scheepsafvalstoffenverdrag** (CDNI), verder te noemen het Scheepsafvalstoffenverdrag, voorgelegd. Deze al vaker besproken wijziging heeft betrekking op het ontgassen van bepaalde gezondheidsschadelijke restladingdampen. Deze regeling zal in ons land worden geïmplementeerd via een wijziging van het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart. De tekst van het Kamerstuk geeft mij aanleiding tot het maken van opmerkingen.

- a. De omgang met restladingdampen heeft regulering gevonden in het Scheepsafvalstoffenverdrag. Restladingdampen zijn in de zin van het verdrag geen scheepsafval. In deze zin dekt de naam van het Scheepsafvalstoffenverdrag de lading niet. Restladingdampen zijn evenmin afvalstoffen in de zin van de Europese afvalstoffenregulering.¹ Restladingdampen behoeven in de zin van de Europese afvalregulering dus niet als afvalstof te worden behandeld.
De internationale regels voor het ontgassen kunnen niet zomaar in het huidige Scheepsafvalstoffenbesluit worden omgezet. Dit besluit vindt in publiekrechtelijke zin op dit moment zijn grondslag in bepalingen van hoofdstuk 10 van de Wet milieubeheer (afvalstoffen) en de Waterwet (het voorkomen van verontreiniging van oppervlaktewater). Een andere juridische grondslag is voor implementatie van de internationale regels voor het ontgassen in

het Scheepsafvalstoffenbesluit vereist. Gedacht kan worden aan hoofdstuk 9 van de Wet milieubeheer (stoffen en producten). Daarmee kan worden voorzien in een regeling voor stoffen, niet zijnde afvalstoffen, zoals restladingdampen, die bovendien betrekking heeft op alle mogelijke schadelijke gevolgen van het ontgassen voor de gezondheid en het milieu (bijvoorbeeld de gevaren voor de drinkwatervoorziening).

Verder lijkt het mij wenselijk ter vermindering van misverstanden en zinloze discussies de naam van het Scheepsafvalstoffenbesluit aan te passen of aan te vullen.

- b. Zoals bekend, is het ontgassen van benzeen en benzeenhoudende koolwaterstoffen door verschillende provincies verboden. Deze provinciale regulering wordt door het kabinet betwist. Gesteld wordt dat op niet alle rijkswateren in Nederland lokale regelingen *vanzelfsprekend* van kracht kunnen zijn. Voor dit standpunt wordt verwezen naar artikel 1 van de **Herziene Rijnvaartacte** uit 1868 (Hra). De Hra heeft betrekking op de zogenaamde *actewateren*: de Rijn, Waal en Lek. Op deze wateren zijn de ontgassingsverboden van Gelderland, Noord-Brabant, Utrecht en Zuid-Holland van toepassing. Op grond van de Hra is de vrijheid van de scheepvaart op de actewateren vastgelegd. Dit recht heeft betrekking op het vervoer van goederen over die rivieren in verband met de handel. De scheepvaart op de actewateren is vrij, indien de voorschriften van het verdrag en die in het belang van de algemene veiligheid in acht zijn genomen. De Hra bevat voorschriften voor allerlei scheepvaartonderwerpen, een aantal nog actueel, een aantal andere, zoals die voor houtvloten, uit lang vervlogen tijden.
Door de **Centrale Rijnvaartcommissie** (CCR) kunnen reglementen worden vast-

¹ Artikel 2, eerste lid, onder a, van richtlijn 2008/98/EG betreffende afvalstoffen.

gesteld voor de scheepvaart op de actewateren. Deze bevoegdheid heeft betrekking hebben op specifieke scheepvaartonderwerpen, zoals de technische staat van het schip² en de vakbekwaamheid van de schipper³. Daarnaast kunnen zogenaamde politievoorschriften worden vastgesteld inzake de scheepvaart.⁴ Dit zijn, conform de betekenis van het woordje ‘politie’ in de negentiende eeuw, voorschriften inzake het bestuur van de Rijn.

Ter uitvoering van de Hra heeft de CCR in **protocol 10**, grondlijnen van de interpretatie van de , aangegeven hoe de Hra moet worden geïnterpreteerd. Dit protocol is, anders dan andere protocollen van de CCR, voor zover ik heb kunnen nagaan, niet bekendgemaakt in het Tractatenblad, noch, in overeenstemming met artikel 2, eerste lid, en artikel 5, eerste lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen voorgelegd, aan het parlement. De rechtsgeldigheid van protocol 10 voor ons land lijkt dus niet vast te staan. Los van dit formele, maar in staatsrechtelijke zin niet irrelevante probleem, kan de vraag worden gesteld welke juridische betekenis moet worden toegekend aan protocol 10. Naar mijn mening kan een protocol met een interpretatieve strekking, slechts een *toelichting* geven op de reikwijdte van Hra. Met een protocol kan deze reikwijdte niet worden opgerekt. Daarvoor is een wijziging van de Hra noodzakelijk. In protocol 10 wordt een onderscheid gemaakt tussen exclusieve en concurrerende

bevoegdheden voor de CCR. De CCR is exclusief bevoegd ten aanzien van voorschriften ter beperking van de vrije scheepvaart. Deze voorschriften gaan vooral over de veiligheid van het scheepvaartverkeer. Daaronder valt onder meer het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ten aanzien van exclusieve bevoegdheden is de CCR bevoegd internationale overeenkomsten aan te gaan. Een dergelijke overeenkomst betreft het Europees Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN) van de Europese Commissie van de Verenigde Naties (UNECE). Oeverstaten mogen zich niet inlaten met onderwerpen die betrekking hebben op het gebied van de exclusieve bevoegdheden van de CCR. Op de vrije scheepvaart wordt echter geen inbreuk gemaakt met maatregelen die betrekking hebben op de volksgezondheid.⁵ Daarnaast is de CCR volgens protocol 10 ook beslissingsbevoegd voor bepaalde andere onderwerpen, de concurrerende bevoegdheden. Daaronder valt onder meer *“de beperking van de verschillende vormen vervuilende emissies door de binnenscheepvaart”*. Volgens protocol 10 sluit deze bevoegdheid voor de CCR uit *“dat haar lidstaten of andere instellingen ten aanzien van dezelfde aangelegenheden eveneens besluiten nemen”*. Desalniettemin kunnen op gebieden *“waar concurrerende bevoegdheden bestaan, (...) lidstaten maatregelen treffen die gericht zijn op de Rijnvaart (...)”*. Dit is alleen mogelijk wanneer aan bepaalde voorwaarden is voldaan. De door Oeverstaten te treffen maatregelen mo-

² Artikel 22 en 23 Hra.

³ Artikel 1* en verder Hra.

⁴ Artikel 32 Hra.

⁵ P. 6 Protocol 10.

gen de vrije scheepvaart op de Actewateren niet belemmeren, niet discriminerend zijn en dergelijke.⁶ Van een dergelijke beperking is onder meer sprake bij een verbod dat (mede) betrekking heeft op de Rijnscheepvaart en waarvan niet-naleving met sancties gehandhaafd kan worden.⁷ Van een inbreuk op de vrije Rijnscheepvaart is geen sprake wanneer het gaat om aanvullende regels of regels die met die van Hra verenigbaar zijn.⁸

Zijn daarmee de provinciale regels voor het ontgassen op de Actewateren niet van toepassing? Dat staat voor mij niet vast. De ontgassingsregeling is ingegeven ter bescherming van de gezondheid en van het milieu (zoals de veiligstelling van de openbare drinkwatervoorziening). Aan dergelijke problemen van de scheepvaart op de Actewateren hebben de vertegenwoordigers van de verdragsluitende partijen, een deftig gezelschap van een keizer, koningen en groothertogen, in 1868 zeker niet gedacht. De grondslag voor regulering van dergelijke onderwerpen is dan ook niet in de Hra terug te vinden. Daarmee is het de vraag of de CCR het alleenrecht toekomt ten aanzien van de regulering van het ontgassen. Verder is het de vraag of het recht op vrije scheepvaart zich wel uitstrekt tot activiteiten als het ontgassen. Dit recht is, zoals gezegd, ingegeven vanwege de handel in goederen. Deze handel is bij de provinciale ontgassingsregelingen niet in het geding. Restladingdampen worden niet in de handel gebracht, maar in de atmosfeer.

De Hra is een van de internationale en Europese regelingen die van toepassing zijn op de scheepvaart op Actewateren. Een andere regeling is het ADN. De voorschriften van het ADN zijn op grond van richtlijn 2008/68/EG betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land ook van toepassing op het vervoer van gevaarlijke stoffen op de binnenwateren van de EU, dus ook op de actewateren daarvan. Het ADN en richtlijn 2008/68/EG geven lidstaten van de EU en daarmee ook de overheden van die lidstaten om bijvoorbeeld gezondheidsredenen het recht het ontgassen te verbieden.⁹

Deze meervoudige toepasselijkheid roept steeds de vraag op welke regeling prevaleert. Deze vraag doet zich bijvoorbeeld voor ten aanzien het ADN (en richtlijn 2008/68/EG) en de Hra? Voor dit soort van rechtsvragen hebben juristen rechtsregels ontwikkeld. *Lex specialis derogat legi generali* zegt dat de specifieke regeling gaat voor de algemene. Het ADN en richtlijn 2008/68/EG gaat over een specifiek onderwerp, namelijk het vervoer van gevaarlijke stoffen over alle verdrags- en Europese binnenwateren, terwijl de Hra een algemene verkeersregulering bevat voor een aantal specifieke wateren: de Lek, Rijn en Waal. *Lex posterior derogat legi priori* zegt dat de nieuwere regeling gaat voor de oudere. Het ADN dateert uit 2000 en de Hra uit 1868.

TK 2017-2018, 32660, nr. 68 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte; Brief regering; Publicatie **Monitor Infrastructuur en Ruimte 2018: Zicht op de effecten van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte**.

⁶ 1.3 Protocol 10.

⁷ 2.3.3 Protocol 10.

⁸ P. 8 Protocol 10.

⁹ 7.2.3.7.0 van deel 7 ADN.

TK 2017-2018, 35013, nr. 2 Wijziging van de Crisis- en herstelwet in verband met het versnellen van woningbouw en het faciliteren van duurzame ontwikkeling, zoals het verduurzamen van het energiegebruik; voorstel van weg met **nr. 3**, memorie van toelichting.

Toelichting

De Crisis- en herstelwet bevat voorzieningen voor de versnelling van de besluitvorming voor projecten. Te denken valt aan projecten voor stedelijke woningbouw. Besluitvorming daarvoor kan plaatsvinden via het projectuitvoeringsbesluit (pub). Het pub wordt op dit moment vastgesteld door de gemeenteraad. Deze bevoegdheid zal worden overgeheveld naar burgemeester en wethouders. Het pub omvat het planologisch besluit (bijvoorbeeld de verlening van een omgevingsvergunning tot afwijking van het bestemmingsplan) en uitvoeringsbesluiten. Met deze wijziging zullen voor een project ook meerdere pub's kunnen worden vastgesteld, zodat een gefaseerde besluitvorming mogelijk wordt.

Ontwikkelingsgebieden zullen in de toekomst bij ministeriele regeling worden aangewezen. Deze gebieden zijn gelegen in steden, bedrijventerreinen dan wel de Rotterdamse haven. In het kader van de besluitvorming voor ontwikkelingsgebieden kan voor een periode van ten hoogste tien jaar worden afgeweken van milieunormen.

Ook in het kader van de besluitvorming voor de zogenaamde innovatieve projecten kan worden afgeweken van milieunormen. Alleen duurzame innovatieve projecten komen in aanmerking voor deze regeling. Duurzaam is een ontwikkeling die voldoet aan de omschrijving van de Commissie Brundlandt: ontwikkelingen die voorzien in de behoeften van de huidige generaties, maar niet ten koste gaan van die van toekomstige.

TK 2017-2018, 28325, nr. 177 Bouwregelgeving; Brief regering; Aanbeveling OvV één

centrale partij voor omgevingsveiligheid en arbeidsveiligheid met **Omgevingsveiligheid en de DNR 2011, de UAV 2012 en de UAV-GC 2005**.

Toelichting

In aansluiting op de arbeidsomstandighedenregelgeving moet één partij verantwoordelijk worden voor de omgevingsveiligheid van het bouwen. In het kader van de arbeidsomstandighedenregelgeving zijn verantwoordelijkheden voor het bouwproces neergelegd bij de opdrachtgever, de ontwerper en de uitvoerder.¹⁰

Moties

TK 2017-2018, vergaderingnummer 103 Stemmingen moties Water.

Kamervragen

TK 2018-2019, aanhangselnummer 65 Antwoord op vragen van het lid Wassenberg over oliebedrijf Odfjell, die de rekening van de olieramp in de Rotterdamse haven wil doorschuiven naar de Nederlandse belastingbetaler.

TK 2018-2019, aanhangselnummer 66 Antwoord op vragen van het lid Von Martels over veiligheid in tunnels.

TK 2018-2019, aanhangselnummer 10 Antwoord op vragen van het lid Kröger over het bericht 'Rijkswaterstaat liet vrijwilligers op eigen risico zwanen schoonmaken na olieramp'.

Toelichting

Volgens de staatssecretaris is "door de hectiek" abusievelijk een formulier gebruikt waarin stond dat vrijwilligers voor het olievrij

¹⁰ Artikel 2.24 Arbeidsomstandighedenbesluit.

maken van vogels afstand hadden te nemen van hun recht op vergoeding van schade. Het kan bijvoorbeeld gaan om gezondheidsschade. Kennelijk was het ministerie van Infrastructuur en Milieu niet op de hoogte van haar verplichtingen die uit hoofde van de Arbeidsomstandighedenwetgeving in verband met de omgang met gevaarlijke stoffen door vrijwilligers voor haar gelden: artikel 9.5a van het Arbeidsomstandighedenbesluit.

“Een ieder wordt geacht de wet te kennen.” Luidt het welbekende adagium. Deze kennis mag zeker worden verondersteld bij bestuursorganen van de overheid.

TK 2017-2018, aanhangselnummer 3190 Antwoord op vragen van het lid Amhaouch over de veiligheid op rangeerterrein Kijfhoek in Zwijndrecht.

Voorpublicaties

Consultatie: **Wijziging Regeling beheer verpakkingen**

Toelichting

Met **richtlijn 94/62/EG** moet het ontstaan van verpakkingsafval zoveel als mogelijk worden voorkomen. Ook bevat de richtlijn regels voor het recyclen van verpakkingsmateriaal. De voorgestelde wijziging gaat onder meer over de implementatie van die richtlijn.

Andere regelingen bevatten ook regels voor verpakkingen. Regels voor verpakkingen zijn gegeven ter bescherming van de lading. Dit geldt onder meer voor de regels voor het verpakken van voedingsmiddelen, geneesmiddelen en dergelijke. Daarnaast zijn voorschriften gegeven voor het voorkomen van het vrijkomen van lading. De regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen bevatten heel veel voorschriften voor dit doel.

Consultatie: **Lagere regelgeving implementatie vierde spoorwegpakket.**

Overige

Volkgezondheidszorg.info Sterftecijfers.

Toelichting

In 2017 zijn ruim 150.000 personen in ons land overleden. De meeste personen zijn overleden aan kanker en hart- en vaatziekten. Een aantal milieufactoren heeft een bijdrage geleverd aan die sterfte, zoals blootstelling aan fijn stof, asbest, radon en andere gevaarlijke stoffen.

Stcrt. 2018, nr. 51432 Nieuwe normen NEN.

Planbureau voor de Leefomgeving **Nederland duurzaam vernieuwen: Balans van de Leefomgeving.**

Officiële publicaties: Provincies

Provinciaal blad 2018, nr. 7093 Kennisgeving besluit herziene veiligheidscontour Eemhaven en distripark Albrandswaard ter hoogte van de locatie Abel Tasmanstraat 41 te Albrandswaard.